

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/2949 –**

Zwischenstand der Ursachen und Gründe des schweren Zugunglücks bei Burgrain (Oberbayern)

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 3. Juni 2022 wurden bei einem Zugunglück zwischen Garmisch-Partenkirchen und München fünf Menschen tödlich und mehr als 70 leicht oder schwer verletzt (https://www.zeit.de/news/2022-06/29/nach-zugunglueck-von-garmisch-arbeit-an-strecke-geht-weiter?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F).

Sowohl das rollende Material als auch die betreffenden Teile der Infrastruktur wurden von der Staatsanwaltschaft München II beschlagnahmt (<https://www.welt.de/wirtschaft/article239195081/Entgleister-Zug-Bahn-Unfallbehoerde-beschlagnahmt-Unglueckszug-von-Garmisch-Partenkirchen.html>). Darüber hinaus wurden kurze Zeit nach dem Ereignis Ermittlungen gegen den Lokführer, den Fahrdienstleiter und den Streckenverantwortlichen der DB Netz AG aufgrund des Verdachts der fahrlässigen Tötung aufgenommen (<https://www.spiegel.de/panorama/garmisch-partenkirchen-ermittlungen-konzentrieren-sich-auf-gleise-und-fahrzeuge-a-2b4298b7-77d7-46c6-8a6e-d7455ae0b89e>).

Bereits wenige Stunden nach dem Unglück wurde bekannt, dass sich die Unglücksstelle auf einer Teilstrecke befindet, die einen sogenannten Gleislagefehler aufweist. Der Termin für die Fehlerbehebung lag einige Tage nach dem Unglückstag (<https://www.berliner-zeitung.de/news/zugunglueck-mit-fuenf-toten-in-bayern-garmisch-partenkirchen-burgrain-bahn-plante-zeitnah-arbeiten-an-gleisen-li.233604>).

Gemäß § 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, für die Sicherheit der Fahrzeuge und der Infrastruktur zu sorgen (https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/_4.html).

Die DB AG muss darüber hinaus dem Eisenbahnbundesamt jährlich einen Bericht vorlegen, in welchem der Zustand der Infrastruktur anhand bestimmter Qualitätskennzahlen bewertet wird (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB)). Diesen Bericht verfasst das Unternehmen selbst ([https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html#:~:text=Infrastrukturzustands%2D%20und%20%2Dentwicklungsbericht%20\(%20IZB%20\),zu%20erhalten%20und%20zu%20verbessern](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html#:~:text=Infrastrukturzustands%2D%20und%20%2Dentwicklungsbericht%20(%20IZB%20),zu%20erhalten%20und%20zu%20verbessern)). Der Bund beauftragt einen Wirtschaftsprüfer, der „die zweckmäßige Verwendung der Mittel“ (gemeint ist

die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, LuFV; zurzeit LuFV III, Laufzeit 2020 bis 2029) überprüft (https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/Einstellen_LuFV_II.pdf?__blob=publicationFile&v=3, S. 15).

Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (Laufzeit 2020 bis 2029) wurden drei neue Qualitätskennzahlen eingeführt, neben Netzverfügbarkeit und Substanzwert auch die Qualitätskennzahl Gleislage (https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/Sonderberichte/LuFV_III_Sonderbericht_01.pdf?__blob=publicationFile&v=2#:~:text=1.4%20LuFV%20III%3A%20Neue%2Fmodifizierte%20Qkz,-Die%20zuvor%20beschriebenen&text=Gleich%2D%20wohl%20haben%20die%20Vertragspartner,Zustand%20der%20Schienenwege%20zu%20erreichen., S. 9).

Gemäß § 8 Absatz 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) kommen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes für Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege auf (https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/_8.html).

Für die Finanzierung dieser Aufgabe kommen verschiedene Mittel infrage. Das umfangreichste Finanzierungsinstrument ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Hier wird der Umfang der Mittel festgelegt, der im Rahmen von Ersatzinvestitionen verwendet werden soll. Darüber hinaus muss die Deutsche Bahn AG Eigenmittel bereitstellen, die für Instandhaltungen aufgebracht werden müssen (<https://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/db-infrastrukturunternehmen-erfuellen-die-lufv.html>).

1. Seit wann war bekannt, dass auf dem betreffenden Teilstück der Strecke mit der Nummer 5504 ein Gleislagefehler bestand?
3. Gab es eine Entscheidung, die Gleislageberichtigung zu verschieben, und wenn ja, aus welchen Gründen wurde dies so entschieden, und wer hat dies entschieden?

Die Fragen 1 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) lag auf dem betreffenden Teilstück mit letzter Messung vom 19. April 2022 kein Gleislagefehler vor.

2. Wer hat wann entschieden, dass eine Gleislageberichtigung auf dem betreffenden Teilstück zu erfolgen hat, und auf welchen Zeitpunkt wurde die Berichtigung terminiert?

Die Instandhaltung der Gleise erfolgt durch die DB Netz AG gemäß den konzerneigenen Richtlinien im Rahmen der Betreiberverantwortung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz. Nach Auskunft der DB AG wird nach verbindlichen internen Richtlinien in Abhängigkeit mit der Streckengeschwindigkeit und des festgestellten Fehlerbilds festgelegt, wann eine Gleislageberichtigung durchzuführen ist.

4. Hat es auf dem betreffenden Teilstück früher schon einmal Gleislagefehler gegeben, die berichtigt werden mussten, und wenn ja, wann war dies, und wann fanden jeweils die Berichtigungen statt?

Nach Auskunft der DB AG lagen im betroffenen Abschnitt entsprechend den Messaufzeichnungen der Jahre 2019 bis 2022 keine Gleislagefehler vor.

5. Hat es auf dem betreffenden Teilstück in den vergangenen zehn Jahren andere Fehler oder Schäden an der Infrastruktur gegeben außer einem Gleislagefehler, und wenn ja, um welche Fehler oder Schäden handelte es sich, und wann wurden diese festgestellt und wann behoben?

Nach Auskunft der DB AG werden etwaige Abweichungen vom Sollzustand der Infrastruktur gemäß der im Regelwerk festgesetzten Fristen eingeplant und beseitigt. Alle Aufzeichnungen zu festgestellten Abweichungen und deren Beseitigung hat die DB AG an die zum Zugangslück in Burgrain ermittelnden Behörden zur weiteren Untersuchung übergeben.

6. Wie viele Langsamfahrstellen gab es auf dem Schienennetz der DB Netz AG (sowohl vorübergehende als auch dauerhafte Langsamfahrstellen, beide Arten bitte getrennt nennen und Daten bitte außerdem nach Netzbezirken der DB Netz AG differenzieren)
- a) zum 3. Juni 2022 und
- b) zum 20. Juli 2022?

Die Anzahl der Langsamfahrstellen (La) stellt sich wie folgt dar:

Region	Anzahl La zum 5. Juni 2022
Mitte	10
Nord	9
Ost	5
Süd	14
Südost	12
Südwest	7
West	25
Insgesamt	82

Region	Anzahl La zum 24. Juli 2022
Mitte	20
Nord	37
Ost	23
Süd	85
Südost	22
Südwest	34
West	29
Insgesamt	250

Quelle: DB AG

Die sieben Regionen umfassen betriebliche Abschnitte, die sich über Netzbezirks- oder Netzgrenzen hinweg erstrecken. Es gibt in der Erfassung keine Differenzierung in vorübergehende und dauerhafte La-Stellen.

7. Aus welchen Mitteln wird die Behebung eines Gleislagefehlers bezahlt, und in welche Kategorie wird eine Gleislageberichtigung von der DB Netz AG eingeordnet (z. B. Instandsetzung oder Instandhaltung)?

Nach Auskunft der DB AG wird die Beseitigung von Gleislagefehlern aus Eigenmitteln der DB AG für Instandhaltung finanziert. Die Gleislageberichtigung gehört in die Kategorie Instandsetzung.

8. Wird die DB Netz AG nach Auffassung der Bundesregierung dem in der Einleitung zitierten Anspruch gerecht, den das Unternehmen in seinem Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht beschreibt (IZB 2021, S. 110)?
13. In welchem Umfang müssten die Mittel für die Instandhaltung und Instandsetzung in den Netzbezirken der DB Netz AG nach Auffassung der Bundesregierung erhöht werden, um eine einwandfreie Ausführung der erforderlichen Rahmen im Rahmen der Vorschriften (z. B. Fristen) sicherzustellen?

Die Fragen 8 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Instandhaltung des bestehenden Netzes im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III erfolgt durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes. Die Instandhaltungsstrategie bestimmen die DB AG/EIU. Die Instandhaltungsmittel sind von der DB AG/den EIU in die LuFV eingebrachte Eigenmittel auf Grundlage des § 8 Absatz 4 des Bundes schienewegausbaugesetzes. Die bedarfsgerechte Mindesthöhe wurde anhand eines Gutachtens vor Abschluss der LuFV III ermittelt.

9. Wie lange wird nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich die Überprüfung der 200 000 Betonschwellen andauern, die im Nachgang des Unglücks nun bundesweit überprüft werden?

Nach Auskunft der DB AG soll bis zum 31. August 2022 die noch fehlende Region Südost vollständig inspiziert sein.

10. In wie vielen Netzbezirken der DB Netz AG gab es seit 2018 von den Bezirksverantwortlichen Meldungen, dass zu wenige Mittel für die Aufrechterhaltung eines sicheren Bahnbetriebes bzw. für die Instandhaltung der Infrastruktur zur Verfügung stünden (bitte nach Kalenderjahren unterscheiden)?
12. In wie vielen Fällen gab es seit 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung als Reaktion auf Meldungen, wie sie in Frage 10 erfragt wurden, Versetzungen, Freistellungen andere arbeitsrechtliche Maßnahmen gegen die betreffenden Mitarbeiter (bitte nach Kalenderjahren unterscheiden)?

Die Fragen 10 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind keine Meldungen dieser Art bekannt.

11. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb des Unternehmens DB Netz AG mit Mitarbeitern umgegangen, die Problemlagen, wie sie in der vorhergehenden Frage erfragt wurden, melden?

Nach Auskunft der DB AG wird entsprechenden Hinweisen unverzüglich nachgegangen.